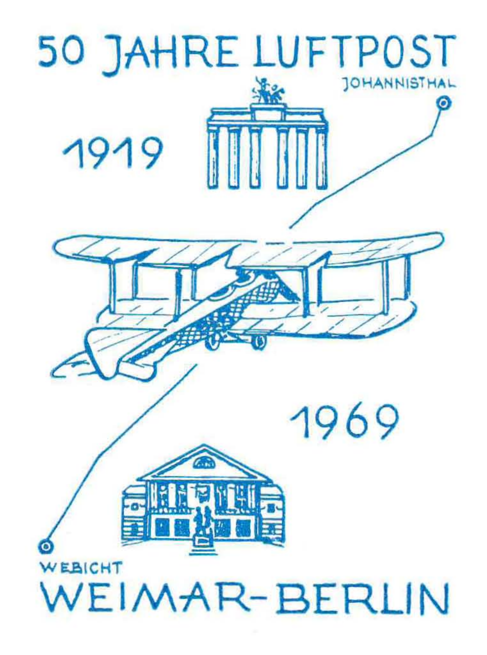


INTERFLUG

III 9 69 Mp 698 68

DEUTSCHER KULTURBUND

ARBEITSKREIS LUFTPOST ERFURT
ARBEITSKREIS LUFTPOST GERA
AG PHILATELIE WEIMAR



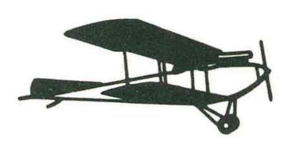
KATALOG DER WERBESCHAU

*

WEIMAR, KLUB DER INTELLIGENZ
8.–9. FEBRUAR 1969

DEUTSCHER KULTURBUND
ARBEITSKREIS LUFTPOST GERA
ARBEITSKREIS LUFTPOST ERFURT
ARBEITSGEMEINSCHAFT PHILATELIE WEIMAR

KATALOG DER WERBESCHAU



"50 JAHRE AMTLICHE LUFTPOST 1919-1969"
Weimar, 8.-9. Februar 1969
Klub der Intelligenz
Schubertstr.10

Veranstalter:

DEUTSCHER KULTURBUND
Arbeitskreis Luftpost Gera
Arbeitskreis Luftpost Erfurt
Arbeitsgemeinschaft Philatelie Weimar

Veranstaltungsleitung:

Dr. Karlheinz Herdt
Horst Rogge
Ekkehard Sennewald
Hans Jung
Hugo Gerlach
Jürgen Mohring

Veranstaltungsprogramm:

8. Februar 1969:	10.00 - 17.00 Uhr	Werbeschau
	14.00 Uhr	Erweiterte ZAKL-Sitzung (Gäste sind zur Teilnahme herzlich eingeladen)
9. Februar 1969:	10.00 - 17.00 Uhr	Werbeschau
	10.00 Uhr	Luftpostsammlertreffen mit Lichtbildervortrag
	12.00 - 17.00 Uhr	Tausch

Die Veranstaltungen finden statt: Weimar, Klub der Intelligenz,
Schubertstr. 10

V O R W O R T

Nach der erfolgreichen Durchführung des 1. Luftpostsalons der DDR kommen die Aerophilatelisten in Weimar zusammen, um mit einer Werbeschau "50 Jahre amtliche Luftpost Weimar-Berlin 1919-1969" für die Aerophilatelie zu werben.

Im Jahre 1918/19 befand sich Deutschland in einer tiefen wirtschaftlichen und politischen Krise. Revolutionäre Massenbewegungen - gegen Hunger und Krieg, für Frieden und Sozialismus - wurden von konterrevolutionären Kräften blutig niedergeschlagen. Die Novemberrevolution scheiterte an der ungenügenden Kampferfahrung der revolutionären Kräfte und an der Uneinigkeit der werktätigen Massen, die glaubten, mit Hilfe parlamentarischer Wahlen allmählich Staat und Wirtschaft reformieren und in den Sozialismus hineinwachsen zu können. Abseits von den revolutionären Zentren Deutschlands trat am 6. Februar 1919 die aus den Wahlen vom 19. Januar 1919 hervorgegangene Nationalversammlung zusammen. Infolge eingeschränkten und unregelmäßigen Zugverkehrs und anhaltender Streiks mußte eine Schnellverbindung mit der Regierungszentrale in Berlin geschaffen werden. Es wurde eine planmäßige Flugverbindung Berlin-Weimar-Berlin eingerichtet.

Diese Tatsachen wollen wir bei der Würdigung dieses historischen Ereignisses aus heutiger Sicht nicht vergessen.

ZENTRALER ARBEITSKREIS LUFTPOST

Dr. Karlheinz Herdt
Leiter des ZAKL

WEIMAR 1919 - DIE LAGE IN DEUTSCHLAND - 50 JAHRE AMTLICHE LUFTPOST

Von Dr. Karlheinz HERDT, Jena

Für die Aerophilatelisten der DDR ist das Jubiläum „50 Jahre amtliche Luftpost Weimar-Berlin" Anlaß, in einer Werbeschau die Eröffnung der ersten amtlichen und planmäßigen Luftpostlinie mit philatelistischen Mitteln zu belegen und für die Aerophilatelie zu werben. Die Zusammenhänge, die ausgehend von der politischen Lage in Deutschland zur Einrichtung dieser Luftpostlinie führten, werden im folgenden Beitrag dargestellt.

Deutschland befand sich Ende 1917 in einer tiefen wirtschaftlichen und politischen Krise. Die militärische Lage Deutschlands hatte sich - trotz der Erfolge gegen die zerfallende russische Armee und an der italienischen Front - immer aussichtsloser gestaltet. Die deutsche Wirtschaft, sowohl die Industrie als auch die Landwirtschaft, war 1917/18 zerrüttet. Die industrielle Gesamtproduktion ging trotz gewaltiger Rüstungsproduktion gegenüber 1913 auf 57% zurück, die landwirtschaftliche Erzeugung lag 1918 um 40 bis 60% unter dem Vorkriegsstand. Die Regierung war unfähig, eine auch nur einigermaßen geregelte Versorgung und Ernährung der Bevölkerung aufrechtzuerhalten. Der Krieg hatte bereits Millionen Tote, Verwundete und Krüppel gefordert.
Das Gesetz der absoluten Verelendung des Proletariats war in voller Wirksamkeit. Unter den werktätigen Massen herrschte in den Städten und Industriezentren bittere Not. Hunger und Unterernährung untergruben die Gesundheit der Bevölkerung, und Krankheiten und Epidemien forderten viele Opfer. Getrieben von Profitgier und Eroberungssucht, hatten die deutschen Imperialisten und Militaristen das deutsche Volk ins Verderben geführt.

Unter diesen Bedingungen fand die Große Sozialistische Oktoberrevolution starken Widerhall in Deutschland. Es entwickelte sich eine revolutionäre Massenbewegung, deren entschiedenste Kraft die deutschen Linken waren. Nachdem es den regierenden Kräften im Zeitraum 1917/18 gelungen war, revolutionäre Bewegungen wie den Januarstreik zu unterdrücken und niederzuschlagen, reifte im Herbst 1918 eine revolutionäre Situation heran. Die Novemberrevolution in Deutschland begann am 3. November 1918 mit dem

Matrosenaufstand in Kiel. Während bis zum 8. November die Revolution fast alle Städte in Deutschland ergriffen hatte, beschlossen die revolutionären Obleute auf Vorschlag der Spartakusgruppe, die Arbeiter und Soldaten Berlins für den 9. November 1918 zum Generalstreik und zum bewaffneten Aufstand aufzurufen. Bereits am Mittag des 9. November war Berlin in den Händen der revolutionären Arbeiter und Soldaten.

Angesichts der Gefahr für den Bestand der kapitalistischen Ordnung in Deutschland sammelten sich alle konterrevolutionären Kräfte von den Militaristen und der hohen Staatsbürokratie bis zu den rechten Führern der SPD und Gewerkschaften. Sie verstärkten den Kampf immer mehr mit militärischen Mitteln, um die revolutionären Kräfte bis zu den Wahlen zur Nationalversammlung blutig niederzuschlagen. Bereits seit Anfang Dezember 1918 hatte die Oberste Heeresleitung mit der Aufstellung von Freiwilligenverbänden - sogenannten Freikorps - begonnen.

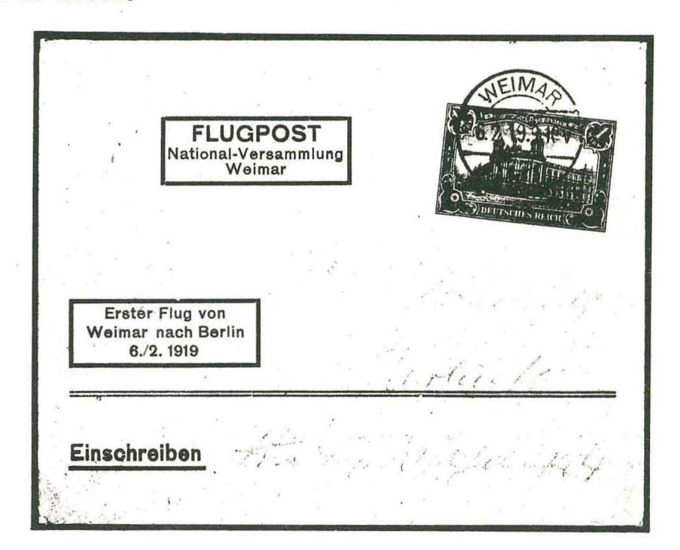
Die Gründung der KPD am 30. Dezember 1918 stärkte die revolutionären Kräfte, vermochte aber den Ausgang der Novemberrevolution nicht mehr zu ändern. Die Bourgeoisie und die rechten Führer der SPD sahen eine große Gefahr in der neuen revolutionären Partei und richteten den Hauptschlag gegen die junge KPD. Die reaktionären Kräfte schlugen die überall nochmals aufflammenden Januarkämpfe nieder und ermordeten am 15. Januar 1919 Rosa Luxemburg und Karl Liebknecht.

In dieser Situation fanden am 19. Januar 1919 die sogenannten freien und demokratischen Wahlen zur Nationalversammlung unter dem „Schutz" der Freikorps Noskes statt. Von den rund 30 Millionen abgegebenen Stimmen entfielen auf die SPD 11,5 und auf die USPD 2,3 Millionen, während die bürgerlichen Parteien zusammen 16 Millionen Stimmen erhielten. Die SPD ging somit als stärkste Partei aus den Wahlen hervor. Die Mehrheit der Werktätigen glaubte, mit Hilfe parlamentarischer Wahlen allmählig Staat und Wirtschaft reformieren und in den Sozialismus hineinwachsen zu können. Mit den Wahlen zur Nationalversammlung war die Niederlage der Arbeiterklasse besiegelt und die Novemberrevolution beendet.

Die herrschende Klasse in Deutschland war bestrebt,ihre angeschlagene Machtstellung weiter zu festigen und suchte für die Nationalversammlung einen „ruhigen" Ort. Anfang Februar marschierten die Truppen des Generalsmajors Maercker in Weimar und in anderen Orten Thüringens ein. Unter dem Schutz dieser Truppen, abseits von den revolutionären Zentren Deutschlands, trat am 6. Februar in Weimar die aus den Wahlen vom 19. Januar hervorgegangene Nationalversammlung zusammen.

Die in Weimar tagende Nationalversammlung benötigte als verfassungsgebendes Parlament eine Schnellverbindung mit der Regierungszentrale. Der Zugverkehr war damals unzuverlässig und stark eingeschränkt, durch die Streiks auch häufig ganz unterbrochen. Ein Eilbrief von Berlin nach Weimar brauchte rund 5 Tage. Aus diesem Grund wurde eine planmäßige Flugverbindung Berlin-Weimar-Berlin eingerichtet.

Nach Schilderung der politischen Situation ist es verständlich, daß die Bevölkerung Weimars kaum Notiz von diesem Ereignis nahm. In aller Stille landeten und starteten die umgebauten Kriegsflugzeuge auf dem Flugplatz Webicht. Nur an unbedeutender Stelle sind im Zeitraum Februar/März 1919 in den weimarischen Zeitungen Notizen zu lesen.



Am 5. Februar 1919 berichtet die Weimarische Landeszeitung: "Wie wir erfahren, wird heute Mittwoch, nachmittags etwa um 3.30 Uhr das erste Flugzeug der von der "Deutschen Luft-Reederei GmbH" eingerichteten Luftpost Berlin-Weimar hier eintreffen. Es verläßt Berlin etwa gegen 1 Uhr, um nach 2 1/2-stündigen Fluge auf dem hiesigen Flugplatz einzutreffen. Es hat die erste Zeitungspost, und zwar schon die heute Mittag in Berlin erscheinende "BZ am Mittag" an Bord."

Am 6. Februar 1919 erfolgte anläßlich der Eröffnung der Nationalversammlung die erste planmäßige Luftpostbeförderung der Deutschen Reichspost auf der Strecke Weimar-Berlin (s. Abb). Über den Gegenflug Berlin-Weimar wird berichtet, daß bei einer Flugdauer von 1 3/4 Stunden sehr schlechte Witterungsverhältnisse herrschten. Durch dichten Bodennebel mußte öfters eine Flughöhe von 20 bis 50 m gewählt werden. Diese ersten Flüge wurden vom Flugzeugführer v. Plüschow durchgeführt.

Am 7. Februar 1919 gibt die Reichs-Postverwaltung in der Tagespresse von Weimar bekannt, daß für die Tagungsdauer der Nationalversammlung die Einrichtung getroffen wurde, zwischen Weimar und Berlin täglich zweimal gewöhnliche Briefe bis 250 Gramm und Zeitungen auf Gefahr des Absenders durch Flugzeug befördern zu lassen.

Planmäßige Abfahrt der Flugzeuge:

Von Weimar:	Von Berlin:
9 1/2 Uhr vormittags	7 Uhr vormittags
2 1/2 Uhr nachmittags	1 Uhr mittags

Fahrtdauer ungefähr 2 bis 2 1/2 Stunden, Eilbotenzustellung an Empfänger am Bestimmungsort.

Briefe bis 20 Gramm:	1,- Mark	Eilbotengebühr einbegriffen
20 bis 250 Gramm:	1,50 Mark	

Alle Briefe müssen den Vermerk tragen: "Durch Flugpost und durch Eilboten"

Annahmestellen: nur an folgenden Telegrammannahmestellen - nicht durch Briefkasten:
Hauptpostamt, Postamt im Theater, Postamt im Schloß, Telegraphenamt im Sophienstift.

Beförderung erfolgt, wenn die Post eine Stunde vor Abfahrt des Flugzeuges eingeliefert wird.

In der Verfügung der Post heißt es weiter: "Briefe, die wegen Ausfalls eines Fluges überhaupt nicht oder wegen Notlandung usw. nicht auf der ganzen Strecke befördert werden können, werden dem Bestimmungsort auf schnellstem anderen Postwege zugeführt. Falls eine Beförderung durch Flugzeug gar nicht oder nur teilweise stattgefunden hat, wird die bezahlte Gebühr nach Abzug der Gebühr für den gewöhnlichen Eilbrief dem Absender auf Antrag und bei Vorlegung des Briefumschlages erstattet."
"Die Beförderung von Zeitungen erfolgt auf Grund besonderer Vereinbarungen mit dem Verleger."

Die zahlreichen Vorteile dieser Fluglinie sind nicht von der Hand zu weisen. Die in Weimar tagende Nationalversammlung benötigte eine Schnellverbindung mit den zuständigen Regierungsstellen in Berlin. Infolge des unregelmäßigen Zugverkehrs benötigte eine Eilsendung von Weimar bis Berlin mindestens 5 Tage. Deshalb zeigte auch die Post größtes Interesse, das erheblich ansteigende Postaufkommen zwischen Weimar-Berlin-Weimar mit Flugzeugen zu befördern. Der Erfolg war überzeugend. Bereits nach 4 bis 6 Stunden wurden die mit der Deutschen Luft-Reederei geflogenen Sendungen den Empfängern zugestellt.

Zweimal täglich starteten die einmotorigen, notdürftig umgebauten und offenen "LVG-Kriegsflugzeuge" mit einem 200 PS-Motor mit einer Nutzlast von 200 kg. Es handelte sich vorwiegend um Albatros-Maschinen, die bereits Ende Februar 1919 mit Funkgeräten versehen waren. Mit nur sehr wenigen Notlandungen wurde in Pressemeldungen die große Zuverlässigkeit dieser Flugpostlinie hervorgehoben. Zu diesem Zeitpunkt war nur Post jeweils nach Berlin bzw. Weimar zugelassen.

Bereits am 9. Februar 1919 richtete die DLR einen "Personenluftverkehr" Berlin-Leipzig-Weimar ein. Der Flugpreis für den einfachen Flug Weimar-Berlin betrug 450,- Mark, Hin- und Rückflug 850,- Mark, Weimar-Leipzig 250,- Mark. Für Abgeordnete und Pressevertreter wurde Preisermäßigung gewährt. Eine Sonderausrüstung stellte man für diesen Flug kostenlos zur Verfügung.

Schließlich wurde am 2. März 1919 die Luftpostbeförderung nach Leipzig aufgenommen und zusätzlich konnten auch Briefe nach anderen Orten - also über Berlin, Weimar oder Leipzig hinaus aufgegeben werden. Am 21. März 1919 erfolgte die Zulassung des Paketverkehrs bei einem Höchstgewicht von 5 kg und einer Gebühr von 25,- Mark je Paket.

Im Februar 1919 wurden von der DLR auf der Strecke Berlin-Weimar-Berlin befördert: 206,5 kg Post, 5559 kg Zeitungen. Bereits im August 1919 mußten die planmäßigen Luftpost- und Passagierflüge in Deutschland wegen Treibstoffmangels eingestellt werden.

Für den Aerophilatelisten sind die Luftpostbelege dieser Zeit interessante Zeitdokumente. Die in der Abbildung gezeigten Belege bestätigen die schnelle Beförderung.

Weimar-Berlin:	Weimar	6.2.19. 9 - 10 V
	Berlin W 104	6.2.19. 2 - 3 N
Berlin-Weimar:	Berlin W 8	25.3.19.10 - 11 V
	Weimar	25.3.19. 3 - 4 N

Folgende Stempel wurden für diese Fluglinie hauptsächlich verwendet:

Weimar:

1.	Tagesstempel	ab	6.2.1919 (s. Abb.)
2.	Sonderstempel Nationalversammlung	ab ca.	9.2.1919 (s. Abb.)
3.	Sonderstempel Nationalversammlung-Luftpost a, b, d	ab	4.4.1919 (s. Abb.)
4.	Tagesstempel Weimar 1-Luftpost	ab	März 1919(s. Abb.)









Berlin:

1.	Tagesstempel Berlin W 8 - Luftpost	ab	13.2.1919 (s. Abb.)

Berlin:

2. Tagesstempel Luftpost — Berlin C 2, W 9, W 66, SW 68

Leipzig:

1. Poststempel Leipzig - Luftschiffhafen — ab 3.3.1919 (s. Abb.)

2. Poststempel Leipzig 13 - Luftpost — ab 4.4.1919

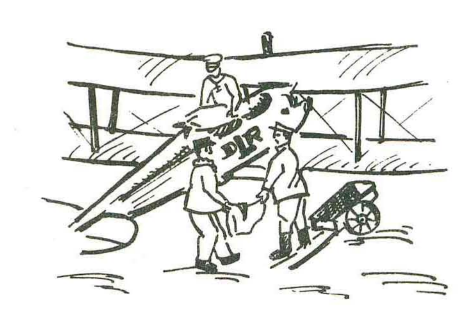


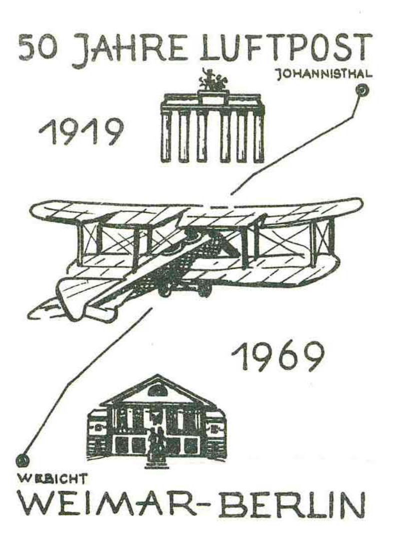
Die bis 1919 mittels Luftpost beförderten Zeitungen wurden von den Verlegern folgendermaßen gekennzeichnet:

	Zeitung	Kennzeichnung
1.	BZ am Mittag Berliner Morgenpost Vossische Zeitung	Kastenstempel rot; Text: "Durch Flugpost befördert"
2.	Berliner Tageblatt Volkszeitung	Kastenstempel schwarz; Text: "Durch Flugpost befördert"
3.	Der Montag Der Tag Berliner Lokalanzeiger	Rundstempel schwarz; Bild und Text: "Flug (Propeller) Dienst"
4.	Tägliche Rundschau	Querstempel schwarz; Text: "Durch Flugpost befördert"
5.	Deutsche Tageszeitung	a) Kastenstempel grün; Text: "Durch Flugzeug befördert" b) Querstempel rot; Text oder Text und Bild: (Flugzeug) "Berlin-Weimar"

	Zeitung	Kennzeichnung
5.	Deutsche Tageszeitung (Fortsetzung)	c) Querstempel grün; Text und Bild: "Berlin-Weimar" (Flugzeug) "DT mit der Flugpost" d) Mit Zeitungskopf mitgedruckter Querstempel, schraffiert (wie 5 c)
6.	BZ am Mittag	Kastenstempel mit Halbkreis, rot; Text: "10 Pf." "Durch Flugpost befördert"
7.	Berliner Tageblatt	Querstempel schwarz, Text: "Durch Flugzeug befördert"

50 JAHRE
AMTLICHE LUFTPOST IN
DEUTSCHLAND 1919-1969
BERLIN-WEIMAR-BERLIN





Abbildungen der für die Sonderumschläge verwendeten Motive

DIE FLUGPOST GOTHA-ERFURT 1912



Von Ruthard BERGMANN, Bad Salzungen

Die Luftpost hat sich im Luftverkehr einen festen Platz erobert, und keine Beförderungsart des Postwesens hat sich so schnell entwickelt wie sie. Die Versendung von Post auf dem Luftwege ist so selbstverständlich geworden, daß sich viele Menschen gar nicht mehr an die Zeit erinnern, in der es einmal ganz anders war. Dabei liegt diese Zeit gar nicht so lange zurück.
Als im Februar des Jahres 1912 zwischen Bork und Brück in der Gradeschen Flugschule die erste deutsche Flugpostbeförderung stattfand, richtete man auch in der Fliegerschule Gotha, der damaligen Hochburg der Fliegerei, eine Flugpostbeförderung zwischen Gotha und Erfurt ein. Der Erlös für die Flugpost wurde der Herzog-Karl-Eduard Fliegerschule zugeführt. Der Flugpionier Ing. Ernst Schlegel leitete die Fliegerschule und flog am 25. Juli 1912 auf seiner Gotha-Taube die erste Flugpost von Gotha nach Erfurt. Nach 30 Minuten erreichte Schlegel auf seiner mit Leinwand bespannten Taube die Blumenstadt Erfurt. Zu diesem Zweck wurden private Flugmarken verausgabt, die für die Flugpostbeförderung, gegen Bezahlung von 10 Pf, bestimmt waren.
Die Marke zeigt im Hochrechteck ein Flugzeug vor der aufgehenden Sonne.
Text: "Herzog Karl Eduard Fliegerschule", darunter"Flugpost Gotha", unten " 10 Pf."
Die Marke wurde im Steindruck, gezähnt 11, Farbe grau-violett hergestellt. Die Auflage betrug 5000 Stück, wovon man aber nur einen kleinen Teil, ca. 1000 Stück, tatsächlich entwertete.
Die Flugmarke wurde mit dem Faksimile-Stempel der Unterschrift des Piloten E. Schlegel in schwarz entwertet. Ein großer Teil der Marken wurden auf Grund des großen Formats oft über den Rand der Karten hinausgeklebt und dadurch beschädigt. Neben der Flugmarke mußte die grüne 5 Pf. Germania Freimarke verklebt werden.Diese Marke entwertete die Post nach Ankunft der Flugmaschine in Erfurt. Erster Poststempel: ERFURT 1 25.7.12 7 - 8 V

Es ist auch vorgekommen, daß die Flugmarken mit dem Poststempel Erfurt zusätzlich entwertet wurden, da wahrscheinlich keine Freimarke der Post vorhanden war. Bei diesen Belegen handelt es sich um große Seltenheiten mit Liebhaberwert. Ein Beleg dieser Art wurde bei der 46. Briefmarken Auktion Corinphila Zürich 1959 versteigert. Karten mit Flugmarke ohne Entwertung von E. Schlegel und Poststempel von Gotha auf der Freimarke können als nicht geflogen angesehen werden. Für die Beförderung wurden meistens Ansichtskarten von der Fliegerschule Gotha mit Abbildungen von Flugzeugen und dem Text: "ING. SCHLEGEL LEITER DER OFFIZIER-FLIEGERSCHULE GOTHA" aus dem Verlag Hermann Katinke, Gotha, verwendet. Die Beteiligung an dieser Flugpost war am ersten Tag und auch zu späteren Flügen enttäuschend gering. Es dürften nur ca. 1000 Karten mit den verschiedenen Flügen in ca. 3 Monaten befördert worden sein. Aus diesem Grund sind geflogene Belege der Flugpost Gotha-Erfurt als selten anzusehen, während man die ungebrauchten Flugmarken noch mehrfach antrifft.
Der PilotErnst Schlegel benutzte übrigens auch anläßlich eines Flugtages in Mannheim am 12. Oktober 1912 eine kleine Anzahl Flugmarken der Gothaer Flugpost zusammen mit seinem Faksimile-Stempel.



ZUR GESCHICHTE DES MOTORFLUGES

von Dr. Karlheinz HERDT, Jena

Die Verwirklichung der jahrtausendelangen Bemühungen und Versuche des Menschen, das Luftreich zu erobern, beginnt mit der praktischen Anwendung der Flugtechnik um die Jahrhundertwende. Besonders in den technisch entwickelten Ländern vollbringen wagemutige Flug-Pioniere hervorragende Leistungen.

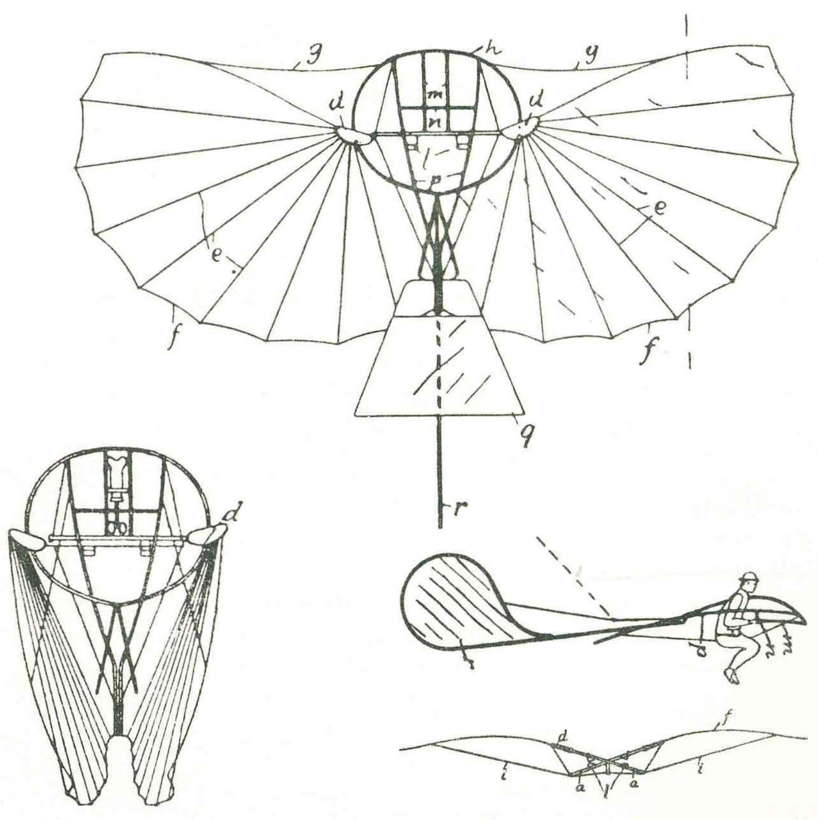
Obwohl das erste Motorflugzeugpatent des englischen Ingenieurs William Samuel Henson am 29. März 1843 unter der Nr. 1842-9478 registriert wurde, dauerte es nochmals 40 Jahre, bis von dem russischen Marineoffizier A.F. Moshaiski 1883 das erste Motorflugzeug - ausgerüstet mit zwei Dampfmaschinen - gebaut wurde. Über einen wirklichen Flug und die Flugfähigkeit dieses Flugzeuges ist nichts bekannt.

In den darauffolgenden Jahren ist in verschiedenen Ländern eine Aktivität zu verzeichnen, um endlich ein Motorflugzeug zum Fliegen zu bringen. Aus nationalistischer Sicht heraus versuchte man in verschiedenen Ländern, so manchen Flugtechniker als Vater des Motorfluges zu deklarieren.

Kennzeichnend für die damaligen Verhältnisse ist die Tatsache, daß sich die verschiedenen Konstrukteure meist an die Kriegsministerien wandten oder ihre Projekte als Waffen anpriesen, um überhaupt eine finanzielle Unterstützung zu erhalten. Für eine friedliche humanistische Zielsetzung der Flugtechnik waren kaum Mittel zu erhalten, da infolge eines mangelnden spontanen flugtechnischen Fortschritts keine Profite in Aussicht standen. Die militärische Seite der Flugtechnik trat immer mehr in den Vordergrund.

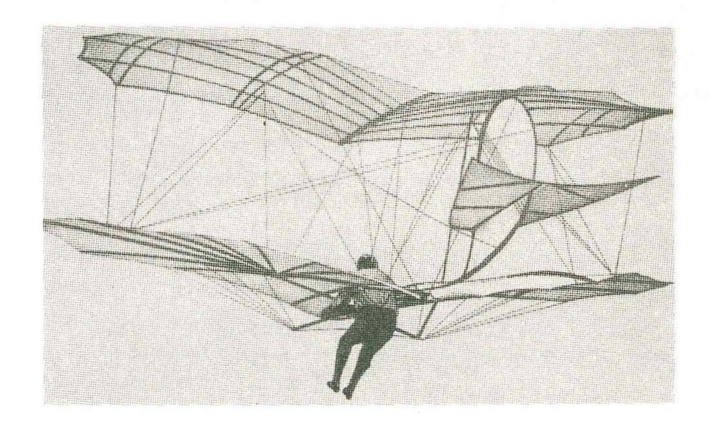
Aber nur eine Methode führte zur Verwirklichung des mechanischen Fluges. Der Weg über den Gleitflug, der von Otto Lilienthal in vollendeter Weise aufgezeigt und ausgearbeitet wurde. Die Bedeutung des deutschen Flugpioniers liegt dabei weniger in der Erarbeitung neuer theoretischer Erkenntnisse, sondern in der praktischen und experimentellen Anwendung vorhandenen Wissens. Der französische Flugpionier Ferber sagte dazu: "Als mich die Versuche Lilienthals im Jahre 1898 mit Staunen erfüllten, wurde mir klar, daß dieser Mann eine Methode entdeckt hatte, fliegen

zu lernen, und daß aus der Anwendung dieser Methode unverzüglich die Flugtechnik herauswachsen mußte, weil sie jedem die Möglichkeit bot, selbst Versuche anzustellen und jederzeit wieder von vorn anzufangen".
Vom Apparat Nr. 1, den Otto und Gustav Lilienthal 1862 als 12- bzw. 14-jährige Schuljungen bauten, bis zum 1889 herausgegebenen Buch "Der Vogelflug als Grundlage der Fliegerkunst", war es ein harter und von Entbehrungen gezeichneter Weg.
Infolge der unwahrscheinlich großen Intensität, mit der die Brüder Lilienthal ihre Versuche durchführten, gelangen 1891 bereits "Sprünge" von 25 Metern. 1893 erwarb Lilienthal das deutsche Patent Nr. 77916 (Abb. 1) für seinen erfolgreichen Eindecker.



Gleitflugzeug von Otto Lilienthal aus dem Jahre 1893 (Patentschrift)

Waren bis zu diesem Zeitpunkt die Versuche vorwiegend auf einem 15 m hohen kegelförmigen Hügel in Lichterfelde-Süd durchgeführt worden, so fand Lilienthal in den Rhinower Bergen zwischen Rathenau und Neustadt (Dosse) ein noch günstigeres Fluggelände. Die sprunghafte Steigerung der Leistungen erbrachte Flüge bis zu 300 m Weite und beliebige Richtungsänderungen im Fluge. Mit dem 1895 gebauten Doppeldecker (Abb. 2) gelangen die ersten Segelflüge im Hangaufwind.

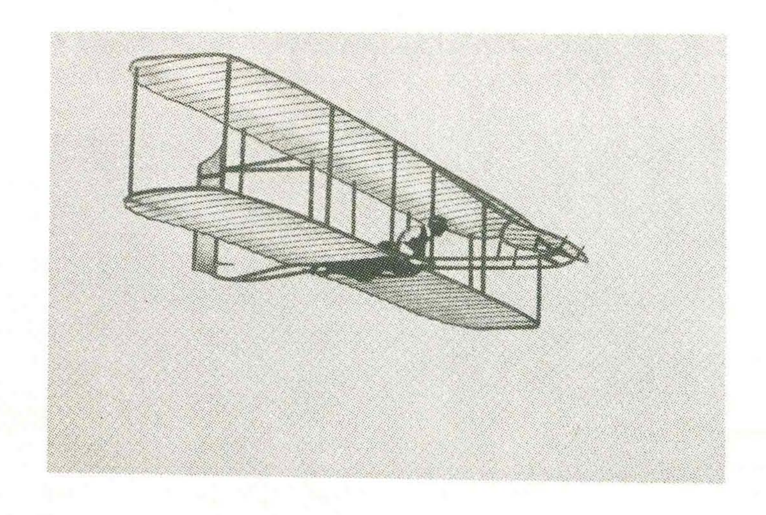


Die hoffnungsvollen Arbeiten an einem Schwingenflugzeug mit Kohlensäuremotor wurden infolge des tragischen Unglücks vom 9. August 1896 nicht weitergeführt. Am 10. August 1896 verschied der große deutsche Flugpionier an den Folgen des Absturzes.

Die Methode Lilienthals machte "Schule", so daß Flugtechniker in verschiedenen Ländern an der Verwirklichung des Motorfluges weiterarbeiteten.
Im Jahre 1877 erhielt Otto das Deutsche Reichspatent für den von ihm entwickelten Viertaktmotor.
Daimler entwickelte später mit der Erfindung der Glührohrzündung einen schnellaufenden Motortyp. Aber nur langsam fanden diese Erfindungen Anwendung in der Flugtechnik.

Es ist kein Zufall, daß Lilienthals Gleitflugzeuge gerade in den USA weiterentwickelt und in diesem Lande der Motorflug verwirklicht wurde. Die USA hatten die alten kapitalistischen Industriestaaten Europas überholt und waren die führende kapitalistische Industriemacht geworden.

Es waren die Brüder Wilbur und Orville Wright, die zu einem günstigen Zeitpunkt ihre flugtechnischen Experimente aufnahmen und mit viel Ausdauer und Intelligenz den Motorflug verwirklichten.
Nach den ersten Gleitversuchen im Oktober 1900 beherrschten die Brüder Wright 1901 ihre Flugzeuge einwandfrei in allen drei Achsen. Umfangreiche Experimente an über 200 Profilen im Windkanal ermöglichten die Konstruktion verbesserter und leistungsfähigerer Gleitflugzeuge. Nach den erfolgreichen Versuchen mit dem Gleiter Nr. 3 (Abb. 3) glaubten die Brüder Wright, nun auch ein Motorflugzeug bauen zu können. Die Beschaffung eines geeigneten Motors bereitete die größten Sorgen. Schließlich konstruierten und bauten sie sich einen geeigneten Vierzylinder-Viertaktmotor (12 PS, 110 kg) und entwickelten systematisch eine leistungsfähige Luftschraube. Die Konstruktion der Flugzeugzelle erfolgte auf der Grundlage des erfolgreichen Gleiters Nr. 3.

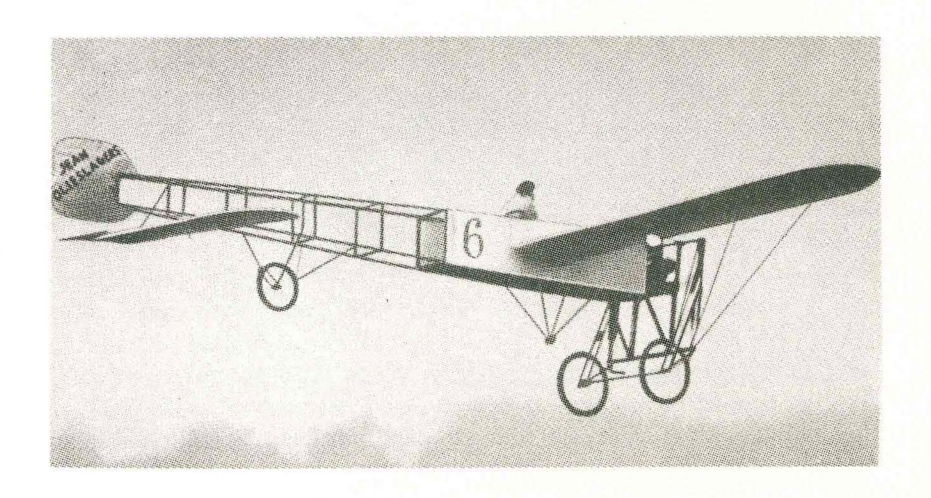


Am 17. Dezember 1903 gelang Orville Wright der erste Motorflug von 12 Sekunden mit anschließender einwandfreier Landung. Nach etlichen Mißerfolgen vollendet Wilbur Wright am 20. September

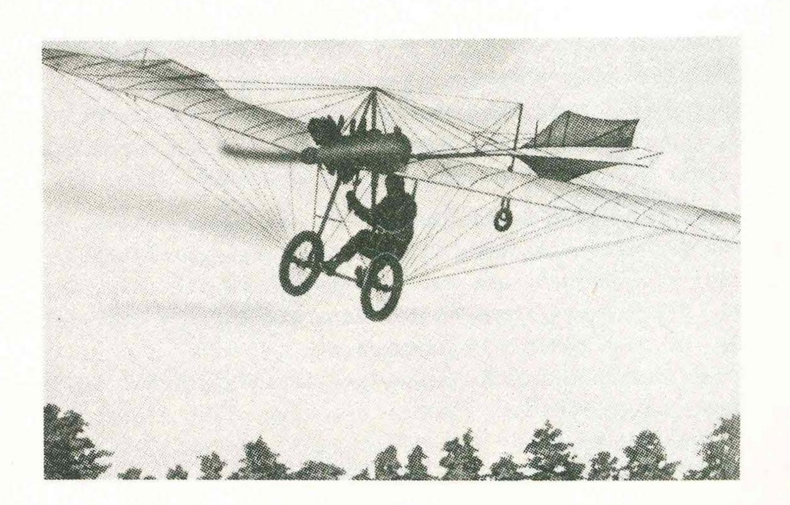
1904 den ersten Kreisflug, während Orville Wright am 4. Oktober 1905 der erste Motorflug über eine halbe Stunde (33 Minuten, 17 Sekunden) gelingt.

Unabhängig von den Motorflügen der Brüder Wright wird auch in Europa an der Verwirklichung des Motorfluges gearbeitet. Santos-Dumont fliegt am 12. November 1906 in Paris 220 Meter weit, während Farman am 11. Januar 1908 den ersten Kreisflug in Europa vollendet.

Nun folgen die entscheidenden Jahre des Aufschwungs der Flugtechnik. Während Orville Wright den ersten Motorflug über eine Stunde am 9. September 1908 durchführt, fliegt Farman wenig später den ersten Uberlandflug von Bouy nach Reims (27 km). Im gleichen Jahr erreicht Wilbur Wright in Auvours die Flughöhe von 115 m.
In dieser Zeit ist auch die Entwicklung des flugfähigen Eindeckers untrennbar mit den Namen des Franzosen Bleriot und des Österreichers Etrich verbunden. Bleriot gelang am 25. Juli 1909 die erste Uberquerung des Ärmelkanals zwischen Calais und Dover mit seinem Eindecker (Abb. 4).

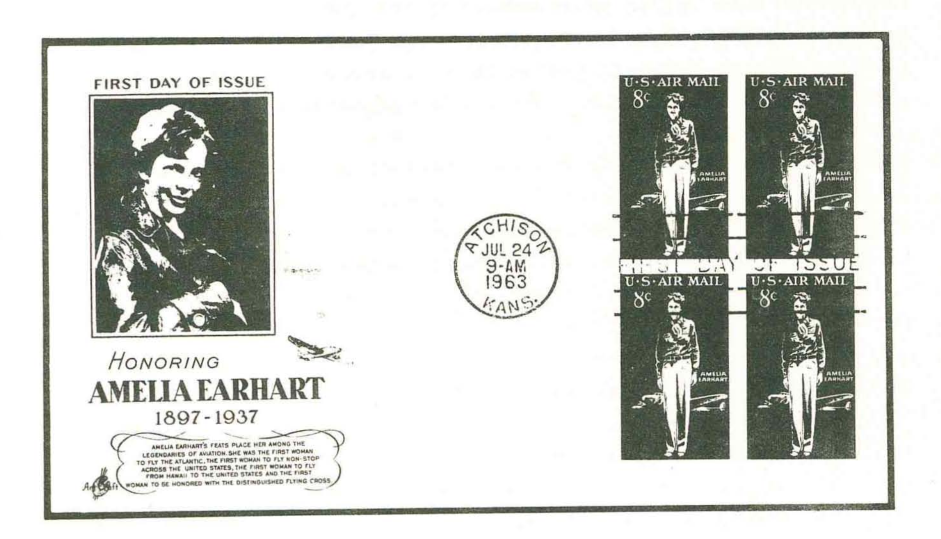


Obwohl in Deutschland zu dieser Zeit das öffentliche Interesse weitgehend den Luftschiffen des Grafen Zeppelin gehörte, wurde 1908 versucht, in Kiel die erste Flugwoche zu organisieren. Bei zwei gemeldeten Teilnehmern erschien aber nur der Däne Ellehammer am Start, dem nach vielen Bemühungen ein Sprung von 47 m Länge gelang. Aber auch die Deutschen Hermann Dorner und August Euler errangen auf ausländischen Konstruktionen anläßlich verschiedener Flugveranstaltungen keine besonderen Erfolge.
Der erste Deutsche, der auf einer Eigenkonstruktion wirkliche Motorflüge ausführte, war Hans Grade. Grade hatte 1907 in Magdeburg mit dem Bau eines Dreideckers begonnen. Am 28. Oktober 1908 glückten die ersten Luftsprünge von 60 Meter Weite in 8 Meter Höhe. Schließlich konstruierte Grade einen Eindecker (Abb. 5), der als Ein- und Doppelsitzer Berühmtheit erlangte. Mit dem Einsitzer bewarb sich Grade im Jahre 1909 um den Lanz-Preis der Lüfte.
Der Großindustrielle Lanz hatte zur Förderung des Flugwesens in Deutschland und sicherlich auch zur Wahrung seiner eigenen Geschäftsinteressen im April 1908 einen Preis von 40 000 Mark gestiftet. Teilnehmen durften nur Flugzeuge, die von Deutschen konstruiert, in Deutschland gebaut und von einem deutschen Piloten geflogen wurden. Es mußte eine Achterschleife von etwa 2,5 km um zwei Wendepunkte geflogen werden. Am 30. November 1909 erfüllte Hans Grade die Bedingungen und gewann den Preis.



AMELIA EARHART

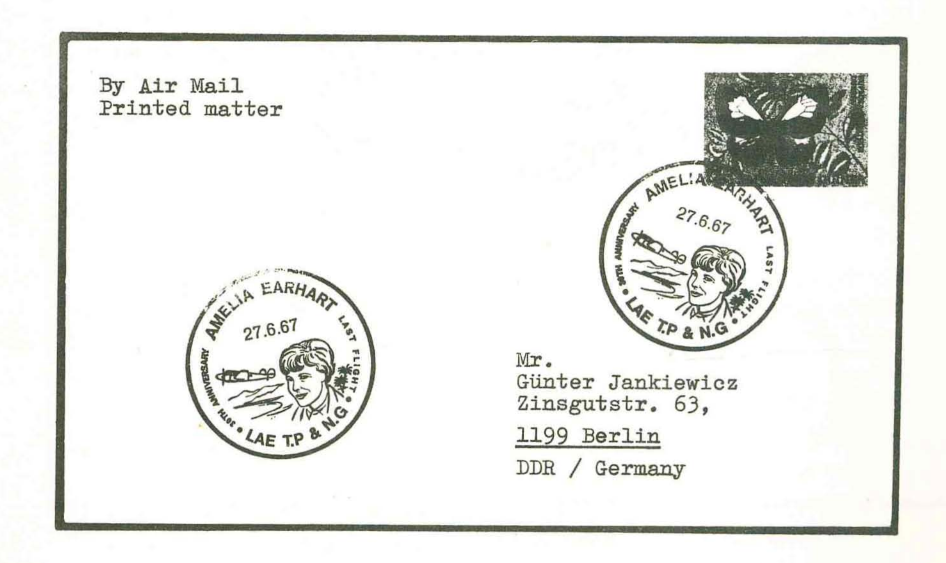
von Günter SPERLING, Zittau



Seit jenem denkwürdigen 17. Dezember 1903, dem Tag, an dem das erste Motorflugzeug seinen 12-Sekunden-Flug absolvierte, hat es auch wagemutige Frauen gegeben, die durch ihre außergewöhnlichen Leistungen zur Entwicklung des Flugwesens beigetragen haben und die zu ihrer Zeit für ihren Mut in aller Welt gefeiert wurden. Zu den deutschen Flugpionieren gehörte Melli Beese.
Zu den ganz großen amerikanischen Fliegern zählt Amelia Earhart, deren 65. Geburtstag von der Postverwaltung der USA durch die Ausgabe einer 8 Cent-Luftpostmarke gewürdigt wurde (Abb. 1).

Am 24. Juli 1898 wurde Amelia Earhart in Atchison, Kansas, geboren. Auf Grund der geringen finanziellen Möglichkeit fiel es ihrem Vater sehr schwer, sie zur Universität zu schicken. Das Jahr 1922, als sie mit ihren Eltern nach Los Angeles übersiedelte, wurde für ihre Zukunft bedeutungsvoll.
Durch den Motorenlärm magisch angezogen, fragte sie auf dem Flugplatz einen jungen Piloten: "Wollen Sie mich nicht einmal mitnehmen?" "Als die Maschine vom Boden abhob", so schilderte sie später, "war es mein bisher größter Augenblick im Leben".
Sie nahm auf dem Flugplatz Arbeit an, wurde in kurzer Zeit eine

geschickte Mechanikerin und verdiente so ihr Geld für die Flugstunden. Ein Jahr darauf legte sie ihre Pilotenprüfung ab. Nach einer kurzen Pilotenzeit sah sie sich allerdings gezwungen, einen anderen Beruf zu suchen, denn mit der Fliegerei war in diesen Jahren kaum etwas zu verdienen. Sie wurde Lehrerin an einer Schule für Einwandererkinder in Boston. Mit einem Monatsgehalt von 60 Dollar war der Traum vom Fliegen vorläufig erst einmal zu Ende.
Doch 1928 wurde sie überraschenderweise nach New York zu Admiral Byrd gerufen und befragt, ob sie als erste Frau an einem Transatlantikflug teilnehmen wolle. "Ja, wenn ich die Maschine auch selbst fliegen darf!", war ihre Antwort. Sie mußte es auch, denn der 1. Pilot war ein Trinker, der neben ihr am Steuerknüppel seinen Rausch ausschlief. Nach 20 Std. 40 Min. Flugzeit landete die "Friendship" in England.
Hier und nach ihrer Rückkehr in die Vereinigten Staaten kannte die Begeisterung keine Grenzen. Sie wurde mit Ehrungen geradezu überschüttet und zum gefeierten Star gemacht. "A.E.", wie sie überall genannt wurde, die "Fliegende Lehrerin", gehörte ganz der Öffentlichkeit. Zahllose Reporter von Presse und Film rückten ihr Privatleben ins Scheinwerferlicht.



Fliegen konnte sie jetzt so viel sie wollte. Sie stellte mit den gerade flugfähig gewordenen Autogiros Höhenrekorde auf, sie verdiente viel Geld durch Reklameflüge. 1932 startete sie zu ihrem ersten Alleinflug über den Atlantik. Mit diesem Flug half sie mit am Aufbau der großen Luftstraße, die heute Europa und Amerika verbindet.

Für den Nonstop-Flug Mexico-Newark, N.J. am 8. Mai 1935 gab es die erste A.E.-Sondermarke. Mexico schuf einen Luftpost-Überdruckwert in einer Auflage von 300 Stück. 40 Briefe flogen mit, heute Weltraritäten, die nur ganz selten noch auf den großen Auktionen auftauchen.

Amelia Earhart war aber nicht glücklich. Sie wollte bescheiden leben und nicht nur Nationalheldin sein, von der man immer neue Rekorde erwartete.

Am 1. Juni 1937 startete sie zu ihrem letzten Flug. Tausende standen Spalier und jubelten, als sie von Miami, Florida, aus mit ihrer zweimotorigen "Electra" allein auf Weltrundflug-Kurs ging. Dem Äquator folgend flog sie über Afrika, Indien, Java, Australien nach Neu-Guinea. Von hier aus startete sie zur letzten Etappe, dem Heimflug über den Stillen Ozean nach den USA, die sie aber nicht mehr erreichen sollte. Der letzte Funkspruch vom 2. Juli, den man von ihr auffing, lautete: "Benzin geht aus ... fliege in nordsüdlicher Richtung ... A.E.".



Herdenking bezoek van de Aviatrice Amelia Earhart aan Suriname

Trotz wochenlanger fieberhafter Suche war alles umsonst. Die "Electra" blieb verschollen und mit ihr Amelia Earhart.

Jahrelang allerdings hielten sich die Gerüchte, sie sei vor ihrem Ruhm geflohen und lebe noch irgendwo auf einer einsamen Pazifik-Insel, fernab von dem von ihr so gehaßten amerikanischen Reklamerummel, von der Jagd der Presseleute.

Zur Erinnerung an die große Fliegerin legte PAPUA & NEW GUINEA am 27.6.67 einen Sonderstempel (Abb. 2) auf, und SURINAME widmete ihr eine Markenausgabe (Abb. 3) zu 20 c und 25 c auf einem Ersttagsumschlag.

WEIMAR - Unter die Lupe genommen

von Horst G. STEINHAUS, Weimar

Wenn Briefmarkensammler unterwegs sind, dann werden sie versuchen, die Städte, die sie bereisen, auch von der postgeschichtlichen Seite etwas kennenzulernen und dann über die politische, wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung nachzudenken.
Dem durch Weimar reisenden interessierten Philatelisten mögen diese Zeilen dabei helfen.

Es soll Naturfreunde geben, die behaupten, Weimar wäre auch ohne Goethe und Schiller durch das Vorkommen von Travertin in den Steinbrüchen von Weimar-Ehringsdorf hinreichend bekannt geworden. Es sei hier ausdrücklich betont, daß in der AG Philatelie Weimar bisher keine derartigen exzentrischen Meinungen vertreten wurden, etwa unter Berufung auf das kolossale Grabmonument von Hugo Michel, das im südlichen Teil des hiesigen Hauptfriedhofes zu finden ist.
Im Mittelalter war Weimar ein unbedeutender Ort. 1547 wurde es Residenzstadt und um 1600 malte Merian das "Grüne Schlößchen". Als unter Kaiser Leopold I. 1690 der Erbgeneralpostmeister ein Verzeichnis aller Akten und Urkunden der Postämter, die der Brüsseler Linie des Hauses Taxis unterstellt waren, anfertigen ließ, gehörte Weimar nicht zu den aufgeführten Städten. Jedoch weilten bereits vor dieser Zeit später auf Briefmarken Geehrte in Weimar. So Martin Luther, der Begründer des Protestantismus und Schöpfer der deutschen Hochsprache. Nach Weimar 1522 von Herzog Johann eingeladen, hielt er die Predigt "Von weltlicher Obrigkeit". Lucas Cranach d.Ä. kam 1552 nach Weimar. Das Altarbild der Herderkirche zu Weimar ist sein und seines Sohnes Werk. Das "Urteil des Paris" wurde auf einem Ersttagsbrief der DDR 1953, dem Jahr der "Deutschen Lucas-Cranach-Ehrung" abgebildet. In Weimar wurde aus diesem Anlaß ein Sonderstempel auf die Cranach-Sondermarke abgeschlagen.
Im Jahre 1703 und von 1708 bis 1717 lebte Johann Sebastian Bach in Weimar. Sein Wappen finden wir auf westdeutschen Marken, sein Porträt auf einer Marke der DDR und in einer Dauerserie des DR der zwanziger Jahre. Zwei seiner Söhne, Wilhelm Friedemann (1710) und Carl Philipp Emmanuel (1714), wurden in Weimar geboren. Am 6. November 1717 ließ ihn der Herzog von Weimar wegen

seiner Halsstarrigkeit arretieren. In der Haft entstand sein "Orgelbüchlein".









Georg Melchior Kraus wirkte als Zeichenlehrer ab 1774 in Weimar. Die saarländische Postverwaltung beauftragte P. Gandon, das berühmte Gemälde von Georg Melchior Kraus "Knabenbildnis" als Briefmarke zu stechen und verausgabte es als höchsten Wert der Volkshilfe-Serie 1952.
Weimar wurde zur Stadt der klassischen Literatur. Christoph Martin Wieland kam 1772 nach Weimar. Die Herzogin Anna Amalia hatte ihn gerufen, um ihre beiden Söhne Carl August und Konstantin erziehen zu lassen. Er war der erste bedeutende Vertreter des deutschen Romans. 1772 gab er die "Abderiten" heraus, eine Parodie auf das Kleinbürgertum. Ihm ist der 16 Pfennig-Wert des Sonderblockes für den Wiederaufbau des Deutschen Nationaltheaters gewidmet. Dieser Block wurde 1946 von der OPD Erfurt für das Land Thüringen verausgabt. Der Entwurf stammt von dem Weimarer Kunstmaler Engelbert Schoner.
Seit 1775 lebte Johann Wolfgang Goethe in Weimar. 1823 sagte Goethe zu Eckermann über Weimar: "Wo finden Sie auf einem Fleck so viel Gutes?". 30 verschiedene Briefmarken sind von den deutschen Postverwaltungen zu Ehren Goethes herausgegeben worden. Dazu kommen noch die Goethehaus-Marke der DDR aus dem Jahre 1967 und ein Ersttagsbrief mit dem Goethe-Gartenhaus, der 1961 von E. Gruner geschaffen wurde. Das Gartenhaus finden wir auf einer paraguayischen Briefmarke als "La Casa de Jardin en Weimar el retiro preferido de Goethe". Allerdings ist das Porträt des großen Meisters vom Frauenplan (nach Joseph Karl Stielers repräsentativ-gültigem Olgemälde aus dem Jahre 1828) spiegelbildlich neben dem Goethe-Gartenhaus abgebildet. Das Wohnhaus Goethes am

Frauenplan wurde auf dem 20 Pfennig-Wert der DDR-Marken-Serie "Stätten des klassischen deutschen Humanismus " abgebildet. Zu der gleichen Serie gehört auch die Abbildung des Schillerhauses. Jedoch stimmen nicht die Größenverhältnisse beider Häuser auf den Marken. Das bescheidene Schillerhaus erscheint wesentlich größer als das großräumige Gebäude, das Goethe 1792 vom Herzog geschenkt bekam.







Friedrich Schiller siedelte 1799 von Jena nach Weimar über. Schillers Werke rüttelten das deutsche Volk zum Widerstand gegen die politische und soziale Unterdrückung und gegen die Zerstückelung Deutschlands auf. Sein Bildnis finden wir auf einer Marke der bereits genannten Dauerserie der Deutschen Reichspost, die im Oktober des Jahres 1926 an die Postschalter gelangte und auch auf dem Nationaltheater-Blockpaar.
"... daß man verdient, dagewesen zu sein" sagte einmal Wilhelm von Humboldt über seine Beziehungen zu Goethe, Schiller und Weimar. Er gehört zu den vielen auf Briefmarken Geehrten, die zu Lebzeiten Goethes und Schillers Weimar einen Besuch abstatteten. Ab 1795 weilte er sehr oft hier. Auch Alexander von Humboldt war 1827 und 1831 in Weimar. Felix Mendelsohn-Bartholdy, Heinrich Heine, Adam Mickiewicz, Karl Friedrich Zelter und Heinrich von Kleist konnte Weimar als Gäste begrüßen.
Napoleon I. erlaubte seinen Soldaten,nach der Niederlage der Preußen in der Schlacht von Jena und Auerstädt 1806 Weimar zu plündern. Selbst Goethe wurde von den plündernden Franzosen bedroht. Madame de Stael, eine französische Schriftstellerin, die wegen ihrer freien Geistesrichtung das Mißfallen Bonapartes erregt hatte und von diesem aus Paris verbannt worden war, mußte Weimar zu dieser Zeit verlassen, wo sie Asyl gefunden hatte. Eine Lyra in der linken Hand haltend, ist sie auf einer französischen Marke, nach einem Gemälde von Gerard, abgebildet.

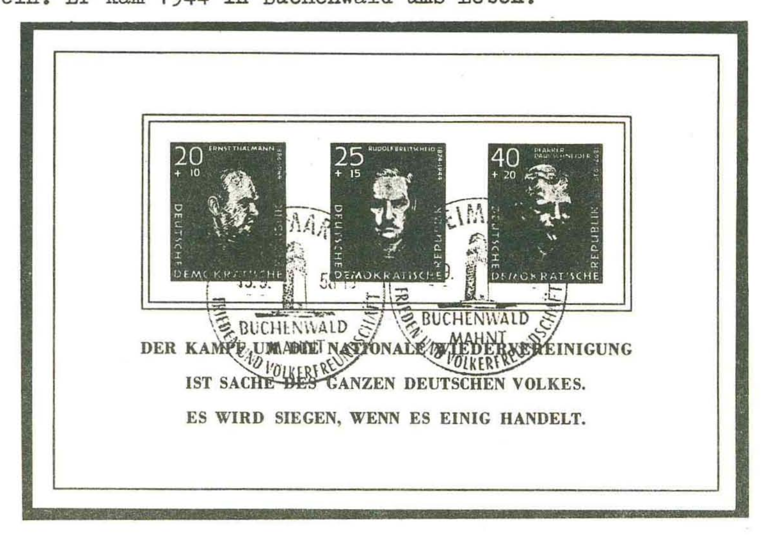
Im 18. Jahrhundert war Deutschland ein ohnmächtiges, zerrissenes Land. Diese Tatsache findet ihren Ausdruck in der gleichzeitigen Existenz dreier Postverwaltungen in Weimar:

Thurn und Taxis
Kurfürstlich-Sächsische Post und
Fürstlich-Herzoglich-Sächsische Post.

1757 wurde die Herzogliche, 1817 die Kurfürstliche Post mit Thurn und Taxis vereinigt.
1848 verwendete Thurn und Taxis einen zweizeiligen Typenstempel. Der Ringnummernstempel von Weimar "251" ist keine Seltenheit. Wir kennen auch Zierringstempel, Fingerhutstempel, rote und schwarze Abstemplungen. Als 1867 Thurn und Taxis auf Preußen überging, wurden auch in Weimar die Thurn- und Taxis-Stempel auf Preußen-Briefmarken verwendet.
Die Einigung Deutschlands durch "Blut und Eisen" fand auch im Postwesen Weimars ihren Ausdruck. 1868 geht die preußische Post auf die Post des Norddeutschen Bundes und 1872 auf die kaiserlich deutsche Reichspost über, die sämtliche Thurn- und Taxis-Stempel (außer Ringnummern-Stempel) abschlug.
Während sich die schnurrbärtigen Postbeamten hinter den Schaltern ständig an neue Posthoheiten gewöhnen mußten, zog es bedeutende Künstler nach Weimar zum Ort ihres Schaffens. Eine hervorragende Persönlichkeit der nachklassischen Zeit war Franz Liszt, er lebte seit 1848 in Weimar. Er machte sich verdient um die Vervollkommnung des Klavierspiels und um die gesellschaftliche Stärkung des Musikerberufes. Bei ihm fand Richard Wagner Zuflucht, als er wegen seiner revolutionären Betätigung im Jahre 1848 in Dresden verfolgt wurde. Liszt besorgte die Aufführung des "Lohengrin", des "Tannhäuser" und des "Fliegenden Holländers".
Richard Strauß fand in den Jahren 1889 bis 1894 in Weimar als Kapellmeister Anstellung und brachte in zäher Arbeit die Hofkapelle auf einen seit Liszt nicht mehr erreichten Stand. Zu Weihnachten 1893 bescherte er die Welt mit der Uraufführung von Humperdincks Märchenoper "Hänsel und Gretel".
Der im Jahre 1956 durch eine Briefmarke geehrte Begründer der weltbekannten Zeiss-Werke in Jena, Carl Zeiss, wurde im Jahre 1816 in Weimar geboren.

Im deutschen Kaiserreich vollzog sich der Übergang zum aggressiven deutschen Imperialismus. Die Arbeiterklasse war die einzige Gegenkraft. Auch in Weimar organisierte sich Anfang der 70er Jahre die Arbeiterklasse. 1908 wurde von den Arbeitern Weimars ihr "Volkshaus" errichtet. 1911 sprachen hier gegen Militarismus und Krieg Klara Zetkin, Karl Liebknecht und Rosa Luxemburg. Nach der Novemberrevolution 1918 kämpfte das deutsche Proletariat um die Verwirklichung seiner Ziele. Rechte Führer der Sozialdemokratie ließen durch eine Nationalversammlung im "ruhigen" Weimar die Reaktion erstarken. Die Nationalversammlung fand im Nationaltheater statt. Die Abbildung des Nationaltheaters bildet das Mittelstück des Nationaltheater-Wiederaufbau-Blockes.
Der Sozialdemokrat Ebert wurde in Weimar zum Reichspräsidenten gewählt (Dauerserie 1928). Aus 7 Fürstentümern entstand das Land Thüringen, Weimar wurde Landeshauptstadt. Das Thüringer Wappen erschien auf einer Nothilfe-Marke 1926.

In der Zeit des Nationalsozialismus wurde Weimar-Buchenwald eine Stätte des Grauens, aber auch des antifaschistischen Widerstandes und der internationalen Solidarität. 1937 kamen die ersten Häftlinge nach Buchenwald. Auf Briefmarken wurden u.a. geehrt:
Paul Schneider, er erhob als Christ und Pfarrer seine Stimme gegen den Faschismus. 1939 wurde er ermordet.
Rudolf Breitscheid, sozialdemokratischer Funktionär und Reichstagsabgeordneter, trat für die Aktionseinheit der Arbeiterklasse ein. Er kam 1944 in Buchenwald ums Leben.







Ernst Thälmann, Führer der kommunistischen Partei Deutschlands, der in seinen letzten Aufzeichnungen schrieb: "Den Glauben an meine Weltanschauung werden sie mir mit Peitsche und Folter nicht töten können", wurde am 18. August 1944 in Buchenwald ermordet.

Die Bildnisse von Rudi Arndt, Dr. Kurt Adams, Rudolf Renner, Walter Stoecker, Albert Kuntz und Ernst Grube erschienen ebenfalls auf Briefmarken, deren Zuschlag dem Fonds zum Aufbau der Nationalen Gedenkstätten zugeführt wurde. Der von der französischen Post geehrte Edmond Debeaumarche wurde 1944 nach Buchenwald deportiert. Er war der Führer des Widerstandsnetzes der P.T.T.

Der Faschismus hinterließ Not und Zerstörung. Der Postverkehr wurde wieder aufgenommen. Den Weimarer Philatelisten wurden keine Stadtpostmarken beschert, jedoch allerlei Vergünstigungen, die aus der Zeit der Klassik und Nachklassik resultieren. So kam der Weihnachtsblock an den Postschaltern des damaligen Landes Thüringen zum Verkauf. Der Goethe-Block wurde abgegeben, wenn man sich eine Eintrittskarte für eine Ausstellung über die Goethezeit besorgte. Diese Ausstellung wurde im Weimarer Schloß gezeigt. Der Kustos konnte es anfangs nicht begreifen, warum man so viele Eintrittskarten kaufte, aber nur ganz wenige Käufer vom Recht des Eintrittes Gebrauch machten. Es war ein Kommen und Gehen am Kartenschalter, während die Ausstellungsräume verwaist waren. Die Philatelisten hatten nur am Goetheblock Interesse - jedoch nicht an der Ausstellung.

Goethe-, Schiller-, Liszt-, Winckelmann-, Shakespeare-Ehrungen brachten den Weimarer Philatelisten Sonderpostämter mit Sonderstempeln.
Man könnte noch viele philatelistische Begebenheiten berichten. Mit diesen Ausführungen sollte gezeigt werden, mit welchen Mitteln der Philatelist seinen eigenen Beitrag zur sinnvollen kulturellen Betätigung leisten kann.

Objektverzeichnis

„50 Jahre amtliche Luftpost Weimar-Berlin 1919-1969"

1. Von der I.L.A. 1909 bis zum 1. Postflug 1919 Weimar-Berlin

Günter Otto, Mahlow, Buchbindermeister, Alter: 50 Jahre

Das vorliegende Objekt umfaßt die alte deutsche Luftpost der Jahre 1909 bis 1919. Begonnen wird mit den Belegen der I.L.A. 1909 - Internationale Luftschiffahrt-Ausstellung in Frankfurt/M. Daran schließen sich bedeutende Ereignisse der Jahre 1912 bis 1919 an. Die Flugpost am Rhein und Main 1912 - durchgeführt vom Luftschiff Schwaben und dem Flugzeug Gelber Hund - sowie Belege der süddeutschen Flüge des Jahres 1912 dokumentieren die Entwicklung der deutschen Luftpost. Auch die Flugpost Gotha-Erfurt 1912 gehört bereits heute zu den gesuchten Belegen der deutschen Pionierflugpost. Mit der Flugpost Berlin-Weimar-Berlin 1919 zur Nationalversammlung wurde die erste amtliche und planmäßige Luftpostlinie in Deutschland eingerichtet.
Der Bundesfreund Otto wurde für seine Objekte mehrfach bei nationalen und internationalen Ausstellungen ausgezeichnet.

2. Die Geschichte und Entwicklung der deutschen Luftpost

Ruthard Bergmann, Bad Salzungen, Postangestellter, Alter: 41 Jahre

Die Zielstellung dieses Objektes besteht darin, die klassische deutsche Luftpost und ihre Entwicklung bis zum Jahre 1932 wieder mehr in den Blickpunkt aerophilatelistischen Interesses zu rücken.
Die Sammlung beinhaltet zu Beginn Belege von der Veranstaltung der I.L.A. 1909 in Frankfurt. Anschließend werden in fast lückenloser Reihenfolge die Vignetten zu den Flugveranstaltungen der Jahre 1909-1912 gezeigt. Diese Vignetten bilden einen bemerkenswerten Abschnitt innerhalb dieses Objektes. Sie sollen in Zukunft gesondert zur Ausstellung gelangen.

Zu den gezeigten Flugbelegen aus dieser Zeit gehören zum Beispiel eine Karte zum Margareten-Volksfest Leipzig 1912, die Flugpost Heidelberg-Mannheim-Heidelberg, der Eulerflug Frankfurt-Wiesbaden und die erste Flugpost zwischen Leipzig und Dresden.
Den planmäßigen Aufbau des Luftverkehrs in Deutschland dokumentieren Belege der Flugpost zwischen Weimar und Berlin des Jahres 1919. Daran schließt sich die Infla-Flugpost bis 1923 an. 1924 und 1925 sind die Jahre der Segelflüge.
Außerdem werden die postamtlichen Luftpostmarken vom Jahre 1919 bis zur Ausgabe „Adler auf Felsen" 1926 gezeigt.
Nach dem Zusammenschluß des Deutschen Aero Lloyd und Junkers Luftverkehr AG im Jahre 1926 führt die neugegründete Lufthansa in den darauffolgenden zwei Jahren sehr viele Eröffnungsflüge durch, die in der Sammlung aerophilatelistisch belegt werden.
Es handelt sich dabei vor allem um die Streckeneröffnungen Berlin-Dresden-Prag-Wien und zurück, Breslau-Prag-München, Chemnitz-Prag, Königsberg-Moskau, Stettin-Kopenhagen-Oslo, Postflug zum Brocken u.a.
Die Jahre 1930/32 zeigen Belege vom Flugschiff DO X nach Südamerika und nach der Schweiz sowie den Erstflug der EURASIA Schanghai-Berlin und den Postflug Breslau-Istanbul.
Das Objekt wurde zum 1. Luftpostsalon der DDR mit „Silber/Gold" ausgezeichnet.

3. Luftpost Deutsche Lufthansa DDR/INTERFLUG

Otto Wahl, Greiz, Invalidenrentner, Alter: 53 Jahre

Es wird die Entwicklung der Luftpost in der Deutschen Demokratischen Republik philatelistisch belegt. Das nationale Luftverkehrsunternehmen nahm 1955 seine Arbeit auf. Im internationalen Linienverkehr eröffnete am. 4.2.1956 eine IL 14, die DDR-ABZ, den Dienst auf der Strecke Berlin-Warschau. Noch im gleichen Jahr wurde der planmäßige Linienverkehr nach Prag, Budapest, Sofia, Bukarest und Moskau aufgenommen. Zur Frühjahrsmesse 1959 eröffnete INTERFLUG erstmals den Sonderflugverkehr nach Kopenhagen. In den Jahren 1964-1968 erweiterte INTERFLUG das Streckennetz durch Einrichtung

neuer Fluglinien nach dem Nahen und Mittleren Osten sowie nach Afrika.
Gegenwärtig wird ein Streckennetz von 44 000 km beflogen.
Die Sammlung umfaßt weiterhin den Sonderflugverkehr zur Leipziger Messe und die verschiedenen Sonderflüge der DDR.
Das Objekt wurde zum 1. Luftpost-Salon der DDR mit „Bronze/Silber" ausgezeichnet.

4. Erst- und Sonderflüge der DDR und CSSR

Frank Herdt, Jena, Schüler, Alter: 8 Jahre

Das Objekt eines achtjährigen Schülers zeigt, daß die Gestaltung eines modernen Themas mit für jeden Schüler und Anfänger erreichbaren Belegen möglich ist. Wenn auch die selbständige thematische Bearbeitung in dieser Altersstufe noch nicht verlangt werden kann, so wird doch handschriftlich jeder Beleg erklärt.
Dabei kommt es darauf an, daß der jugendliche Sammler oder Anfänger selbst Belege aufgibt, um sich entsprechende Kenntnisse anzueignen. Die Kenntnis der Fluggesellschaften, Flugzeugtypen usw. - kurz gesagt - das ABC der Aerophilatelie ist notwendig.
Das Objekt wurde zum 1. Luftpostsalon der DDR mit „Bronze" ausgezeichnet.

5. Die Sowjetunion im internationalen Luftverkehrsnetz 1956-1968

Dr. Wolfgang Warmbt, Radebeul, Meteorologe, Alter: 52 Jahre

Die Sowjetunion nimmt im internationalen Luftverkehr die führende Stellung ein. Mit einem Streckennetz von 500 000 km hat sich die sowjetische Luftverkehrsgesellschaft AEROFLOT zu der größten Luftverkehrsgesellschaft der Welt entwickelt.
Seit dem Jahre 1956 wurde der Flugverkehr mit dem Ausland bedeutend erweitert. Im Jahre 1968 umfaßt das internationale Flugnetz der AEROFLOT 100 000 km mit Flugverbindungen nach 41 Ländern in 3 Kontinenten.
Sowjetische Düsenflugzeuge vom Typ Tu 104, 124, 134 sowie

das Turboprop-Langstreckenflugzeug Tu 114 sind auf Strecken innerhalb Europas und nach Übersee im Einsatz.
Die Indienststellung des Langstreckendüsenflugzeuges IL 62 im Jahre 1968 ist ein weiterer Erfolg der sowjetischen Verkehrsluftfahrt. Nahezu alle europäischen und außereuropäischen Fluggesellschaften haben auf Grund zwischenstaatlicher Abkommen Moskau, Kiew und 1968 auch Leningrad in das internationale Streckennetz einbezogen.
Anhand von Erstflugbelegen wird die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs in den Jahren 1956-1968 von und nach der Sowjetunion aufgezeigt. Höhepunkte waren in dieser Zeit die Eröffnung des Nonstop-Flugdienstes Moskau-Havanna über 11 000 km im Februar 1962, die Aufnahme des Transatlantik-Flugdienstes Moskau-Montreal im November 1966, die Eröffnung des Gemeinschaftsdienstes AEROFLOT-JAL auf der Strecke Moskau-Tokyo im April 1967 sowie die Erweiterung der Fluglinie Moskau-Montreal bis New York im Juli 1968.
Die aerophilatelistische Dokumentarsammlung enthält sämtliche Erstflüge von AEROFLOT im internationalen Streckennetz, für die Postsonderstempel aufgelegt wurden. Es wurden ferner Erstflugbelege jener Fluggesellschaften aufgenommen, die reguläre Flugverbindungen mit der Sowjetunion unterhalten.
Das Objekt wurde zum 1. Luftpostsalon der DDR mit "Silber + Ehrenpreis " ausgezeichnet.

6. Mit der AUSTRIAN AIRLINES in die Welt

Manfred Köckritz, Dresden, Ingenieur, Alter : 33 Jahre

Die österreichische Luftverkehrs-AG "AUSTRIAN AIRLINES" kurz AUA genannt, ist eine der jüngsten Fluggesellschaften auf dem europäischen Kontinent. Sie nahm im Jahre 1958 erstmalig ihren Flugbetrieb mit zunächst gecharterten, später eigenen, Maschinen vom Typ "Vickers Viscount" auf der Strecke von Wien nach London auf. Kurz darauf folgten weitere Streckeneröffnungen nach nahezu allen europäischen Hauptstädten und einigen Städten im Nahen Osten. Die AUA wurde damit zum Mittler zwischen den sozialistischen und kapitalistischen Ländern Europas. Im April 1963 erfolgte erstmalig der Einsatz einer Düsenmaschine vom Typ „Caravelle", später wurde das gesamte Streckennetz auf diesen Maschinentyp umgestellt. Auf den Inlandstrecken wurde zunächst, die bewährte "DC-3", später im Jahre 1966 die

„Hawker Siddeley 748" eingesetzt. Für 1969 plant die AUA in Kooperation mit der belgischen Fluggesellschaft SABENA den Sprung über den Nordatlantik nach New York.
Sämtliche Flugzeuge der AUA tragen einen Namen. Während die Viscounts und Hawker Siddeleys die Namen berühmter österreichischer Komponisten, wie Joseph Haydn, Anton Bruckner usw., die Maschinen vom Typ „DC 3" Blumennamen, wie Edelweiß, Enzian usw. trugen; zeigen die Caravelle-Maschinen der AUA am Flugzeugbug jeweils den Namen eines österreichischen Bundeslandes (z.B. Steiermark, Kärnten usw.)

Diese Sammlung soll an Hand von Erstflugbelegen die Entwicklung der AUA verfolgen. Jeweils durch Hinflug-, Etappen- und Rückflugbelege wird eine neueröffnete Flugstrecke dokumentiert, wobei möglichst alle Varianten und Stempelbesonderheiten berücksichtigt werden und das Objekt somit den Charakter einer Spezialsammlung erhält. Die Sammlung wird weiterhin durch Mitläuferpost aus verschiedenen Ländern sowie durch Werbematerial, wie Kofferkleber, Bildpostkarten, Flugtickets, Flugpläne und dgl. ergänzt.

Der Betrachter wird neben den Flugbelegen verschiedene Stempelabbildungen vorfinden. Es handelt sich hierbei um die auf den Belegrückseiten befindlichen Durchgang- oder Ankunftsstempel, die oft die Echtheit der geflogenen Poststücke erst beweisen.
Aus dieser umfangreichen, weit über 300 Blatt zählenden Spezialsammlung wurden 60 Blatt für diese Luftpost-Werbeschau ausgewählt.
Ein zum 1. Luftpostsalon der DDR ausgestelltes Teil-Objekt wurde mit „Silber/Gold + Ehrenpreis" ausgezeichnet.

7. Schweizer Luftpost

Günter Jankiewicz, Berlin, Angestellter, Alter: 37 Jahre

In der Zeit vom 9.3.1913 bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges wurden in der Schweiz zahlreiche Flüge, teils mit- teils ohne Postbeförderung, zugunsten der "Schweizerischen Nationalen Flugspende" durchgeführt.

Nach dem 1. Weltkrieg nahm der Luftverkehr in der Schweiz einen raschen Aufschwung.
Die unternehmenden Gesellschaften wurden allgemein staatlich finanziert oder unterstützt. Die Postverwaltungen organisierten zusammen mit den verschiedensten Fluggesellschaften die Luftpostbeförderung.
Zur Förderung dieser neuen Einrichtung gestattete die schweizerische Postverwaltung die Veranstaltung von Flugtagen und Sonderflugposten.
Die vorliegende, im Aufbau befindliche Sammlung zeigt Erst-, Probe- und Sonderflüge von und nach der Schweiz der verschiedensten Fluggesellschaften bis zum Jahre 1945 und soll einen Überblick über dieses Sammelgebiet der Aerophilatelie geben.
Das Objekt erhielt zum 1. Luftpostsalon der DDR die Auszeichnung „Silber".

8. Pariser Ballonpost 1870/71

Walter Menge, Leipzig, Buchbindermeister, Alter: 66 Jahre

1. Pariser Ballonpost
Während des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 war Paris 134 Tage völlig von der Außenwelt abgeschnitten.
Um die Verbindung mit der Provinz aufrecht zu erhalten und Nachrichten über die Lage der eingeschlossenen Stadt nach außen befördern zu können, bediente man sich der Ballonpost. So wurde, wenn auch nur in beschränktem Maße, die Möglichkeit geschaffen, die hermetische Absperrung zu durchbrechen. Immerhin aber wurden auf diesem Wege mehr als zwei Millionen Briefe befördert und die Art Ihrer Beförderung war für die damalige Zeit so auffallend und bemerkenswert, daß wohl der größte Teil der Post zunächst als Andenken an turbulente Zeiten aufbewahrt wurde und so der Vernichtung entging. Später wurden sie dann von Sammlern als historische Dokumente übernommen und auch die Philatelisten nahmen sich ihrer an. Im Ausland existieren davon große Sammlungen. Das vorliegende Objekt enthält 15 Pariser Ballonpostbelege.

2. Metzer Ballonbriefe

Am 23. August 1870 wurde die französische Festung Metz von den deutschen Truppen eingeschlossen. Die Garnison und die von Bazaine befehligte Armee, im ganzen rund 200 000 Soldaten, waren damit jeder Verbindung nach außen beraubt. Bei den Bemühungen, wieder mit der Heimat Kontakt zu bekommen, verfiel man ebenfalls auf den Gedanken, Ballons mit Briefen aufsteigen zu lassen. Es handelte sich dabei um unbemannte kleine, etwa 2 m hohe, aus Seidenpapier gefertigte Ballons, die mit heißer Luft gefüllt wurden. Um möglichst viele Briefe befördern zu können, mußten die einzelnen Sendungen so leicht als möglich sein. Es wurden Zettel aus Seidenpapier mit den Abmessungen 8-9 x 6 cm verwendet, deren Vorderseite mit der Adresse und deren Rückseite mit kurzen Mitteilungen versehen war. Einen derartigen Metzer Ballonbrief enthält auch das vorliegende Objekt.

Zum 1. Luftpostsalon der DDR erhielt diese Sammlung die Auszeichnung „Silber/Gold".

9. Österreichische Ballonpostflüge

Hugo Gerlach, Apolda, **Kaufmann**, Alter: 54 **Jahre**

Das Objekt enthält die Kinderdorf-Ballonposten, die alljährlich seit 1948 für die Österreichische Pro Juventute Kinderdorf-Vereinigung durchgeführt werden. Der Reinertrag dieser Veranstaltungen fließt dem Kinderdorf zu.

Die Sammlung erhielt zum 1. Luftpostsalon der DDR „Bronze".

Die Werbeschau wird weiterhin durch die Objekte „Deutsche Demokratische Republik" und „Postgeschichte Weimar" der AG Philatelie Weimar ergänzt.

(588) Nr.156 4L/1/69